

① RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

⑪ N° de publication :
(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

2 862 340

⑫ N° d'enregistrement national : 03 13480

⑤ Int Cl⁷ : F 01 N 3/08, F 01 N 3/20, F 02 B 43/10

⑫

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

⑫ Date de dépôt : 18.11.03.

③ Priorité :

④ Date de mise à la disposition du public de la
demande : 20.05.05 Bulletin 05/20.

⑤ Liste des documents cités dans le rapport de
recherche préliminaire : *Se reporter à la fin du
présent fascicule*

⑥ Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

⑦ Demandeur(s) : PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES
SA Société anonyme — FR.

⑧ Inventeur(s) : LENDRESSE YVANE.

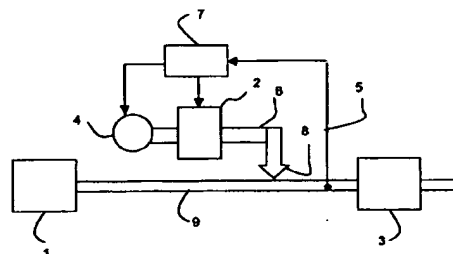
⑨ Titulaire(s) :

⑩ Mandataire(s) : PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILES
SA.

⑪ PROCÉDE DE TRAITEMENT DES HYDROCARBURES IMBRÛLÉS ISSUS D'UN MOTEUR A ALLUMAGE
COMMANDE FONCTIONNANT AU GAZ NATUREL ET DISPOSITIF D'APPLICATION DE CE PROCÉDE.

⑫ L'invention concerne un procédé de traitement des
hydrocarbures imbrûlés notamment de type méthanique,
d'un moteur à allumage commandé fonctionnant au gaz na-
turel notamment pour véhicule automobile, caractérisé en
ce qu'il consiste, en dessous d'un certain seuil de tempé-
rature des gaz circulant dans la ligne d'échappement du mo-
teur, à injecter dans la ligne d'échappement un mélange
gazeux contenant notamment de l'ozone afin d'oxyder ces
hydrocarbures imbrûlés et, au-dessus de ce seuil, à traiter
ceux-ci au moyen d'un convertisseur catalytique.

L'invention concerne également un dispositif d'appa-
lication de ce procédé.



FR 2 862 340 - A1



La présente invention concerne un procédé de traitement des polluants issus de la combustion d'un moteur à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel, destiné notamment à optimiser l'oxydation des composés hydrocarbonés notamment de type méthanique lorsque le convertisseur catalytique n'est pas amorcé. Elle s'applique en particulier à un moteur de véhicule automobile.

Les polluants issus de la combustion d'un moteur à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel sont majoritairement des hydrocarbures imbrûlés de type méthanique CH_4 , des oxydes d'azote NO_x (monoxyde d'azote NO et dioxyde d'azote NO_2) et des oxydes de carbone (monoxyde de carbone CO et dioxyde de carbone CO_2). Afin de respecter les normes environnementales internationales, la maîtrise des émissions des hydrocarbures, du monoxyde de carbone et des oxydes d'azote est impérative aussi bien à neuf qu'en endurance et des technologies de post-traitement sont indispensables.

La maîtrise des émissions polluantes en phase gaz peut être obtenue par introduction dans la ligne d'échappement de catalyseurs spécifiques comme les catalyseurs trois-voies dits catalyseurs tri-fonctionnels, afin de respecter la réglementation relative aux oxydes d'azote NO_x (fonction réductrice du catalyseur généralement obtenue par le rhodium), la réglementation relative au CO (fonction oxydante du catalyseur généralement obtenue par le platine) et la réglementation relative aux hydrocarbures imbrûlés (maîtrisés généralement par interaction avec le palladium).

Bien que l'utilisation du gaz naturel pour faire fonctionner un moteur à allumage commandé conduise à une réduction significative des émissions d'hydrocarbures imbrûlés à la sortie du moteur (entre 50 et 75% par rapport à un moteur essence à iso-cylindrée et sur des points moteur stabilisés), ces hydrocarbures émis sont de type méthanique et donc très difficilement oxydables du fait de leur forte stabilité physico-chimique. La conséquence directe de l'excellente stabilité de la molécule de méthane

est que, à iso-formulation catalytique, la température de demi-conversion pour les hydrocarbures, c'est à dire la température à laquelle la moitié de ces hydrocarbures présents dans les gaz d'échappement est oxydée, est augmentée de 200°C environ par rapport à la température de demi-conversion des hydrocarbures issus d'un même moteur fonctionnant à l'essence. De plus, les températures des gaz d'échappement sont de 20°C environ plus faibles pour un moteur fonctionnant au gaz naturel que pour un moteur à essence. L'oxydation des hydrocarbures imbrûlés issus d'un moteur à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel a donc lieu à une température relativement élevée alors que les gaz d'échappement sortent du moteur à une température relativement plus basse.

Pour augmenter la température des gaz d'échappement d'un moteur à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel, des stratégies spécifiques de chauffage du catalyseur en dégradant l'avance à l'allumage peuvent être appliquées principalement au cours de la phase de démarrage à froid du véhicule, ou des isollements améliorés de ligne d'échappement ou encore en modifiant l'architecture de la ligne d'échappement de façon à rapprocher les briques catalytiques le plus près possible de la sortie du moteur. Le couplage de ces différentes stratégies permet une amélioration sensible des températures d'amorçage des catalyseurs tri-fonctionnels mais pas suffisamment pour envisager les futures normes.

Ces stratégies de contrôle moteur peuvent être couplées à des formulations catalytiques spécifiques pour les moteurs au gaz naturel. Pour cela, les fournisseurs de catalyseurs proposent d'augmenter de façon très significative la charge en métaux précieux des catalyseurs trois-voies (par exemple, d'environ 1,4 grammes de métaux par litre de catalyseur jusqu'à environ 10,6 grammes de métaux par litre de catalyseur pour les applications gaz naturel) pour abaisser la température de demi-conversion des hydrocarbures de type méthanique et maintenir une performance compatible avec les futures réglementations concernant

l'endurance. Cette augmentation de la charge en métaux précieux est également couplée à des définitions de supports catalytiques différents tendant vers une augmentation significative des densités de cellules avec une réduction des épaisseurs de parois. La conséquence de ces évolutions est une fragilisation significative des matériaux catalytiques impactant significativement et de façon négative la mise de ceux-ci dans leur boîtier ou canning.

Cependant, de tels catalyseurs ne commencent à fonctionner que lorsque la température des gaz atteint la température d'amorçage du catalyseur.

C'est pourquoi, l'invention a pour but un procédé de traitement des hydrocarbures imbrûlés notamment de type méthanique, d'un moteur à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel, notamment pour véhicule automobile, susceptible d'oxyder les hydrocarbures imbrûlés dès le démarrage à froid du moteur.

Selon l'invention, ce procédé consiste, en dessous d'un certain seuil de température des gaz circulant dans la ligne d'échappement du moteur, à injecter dans la ligne d'échappement un mélange gazeux contenant notamment de l'ozone afin d'oxyder ces hydrocarbures imbrûlés et, au-dessus de ce seuil, à traiter ceux-ci au moyen d'un convertisseur catalytique.

De préférence, ce seuil correspond à la température de demi-conversion du méthane.

L'invention a pour but également un dispositif d'application du procédé, caractérisé en ce qu'il comporte au moins un convertisseur catalytique et un capteur de température en amont de ce convertisseur dans la ligne d'échappement du moteur, une ligne d'admission d'air parallèle à la ligne d'échappement du moteur et comportant une pompe à air et un dispositif d'ionisation d'air, des moyens d'injection permettant d'introduire dans la ligne d'échappement le mélange gazeux issu du dispositif d'ionisation d'air ainsi que des moyens de contrôle du

fonctionnement de la pompe à air, du dispositif d'ionisation et des moyens d'injection en fonction de la température mesurée par le capteur.

Selon d'autres caractéristiques :

5 Les moyens de contrôle commandent la mise en fonctionnement de la pompe à air, du dispositif d'ionisation d'air et des moyens d'injection, lorsque la température mesurée par le capteur est en dessous d'un certain seuil.

10 Les moyens de contrôle commandent l'arrêt de la pompe à air, du dispositif d'ionisation d'air et des moyens d'injection, lorsque la température mesurée par le capteur est au-dessus dudit seuil.

De préférence, ce seuil de température correspond à la température de demi-conversion du méthane.

Les moyens d'injection peuvent communiquer avec la ligne d'échappement en amont ou bien en aval du convertisseur catalytique.

15 Le dispositif d'ionisation d'air peut être constitué de plusieurs réacteurs placés en série dans la ligne d'admission d'air.

20 Le dispositif selon l'invention peut comporter en outre un dispositif d'ionisation de gaz placé dans la ligne d'échappement et des moyens de contrôle du fonctionnement de celui-ci. Ceux-ci peuvent être indépendants des moyens de contrôle du dispositif d'ionisation d'air.

L'invention sera mieux comprise à la lecture de la description des modes de réalisation représentés sur les figures 1 et 2, et donnés uniquement à titre d'exemples. Sur les deux figures, les éléments correspondants portent les mêmes repères.

25 La figure 1 représente un dispositif selon l'invention dans laquelle les moyens d'injection permettant d'introduire dans la ligne d'échappement le mélange gazeux issu du dispositif d'ionisation d'air sont en amont du convertisseur catalytique.

30 La figure 2 est une figure analogue à la figure 1, mais dans laquelle les moyens d'injection sont en aval du convertisseur catalytique et dans

laquelle un dispositif d'ionisation de gaz a été introduit dans la ligne d'échappement.

Le dispositif représenté sur la figure 1 comporte, dans une ligne d'admission d'air ionisé 6, parallèle à la ligne d'échappement 9 d'un
5 moteur 1 à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel, de préférence à la stoechiométrie, un dispositif d'ionisation d'air 2 alimenté par un système haute tension non représenté délivrant des impulsions de courant modulables (amplitude, durée, fréquence) et une pompe à air 4 permettant d'acheminer l'air au dispositif d'ionisation 2. Des moyens
10 d'injection 8 permettent d'introduire le mélange gazeux issu du dispositif d'ionisation d'air 2 dans la ligne d'échappement 9. Celle-ci comporte un convertisseur catalytique, par exemple un catalyseur trois-voies 3 et un capteur de température 5 placé en amont du catalyseur trois-voies 3. Un calculateur 7 reçoit des informations du capteur de température 5 et en
15 sortie, est adapté pour piloter la pompe à air 4, le fonctionnement du dispositif d'ionisation d'air 2 et les moyens d'injection 8.

Quand il est en fonctionnement, le dispositif d'ionisation d'air 2, de préférence un réacteur à plasma non thermique, produit des décharges électriques dans l'air acheminé par la pompe 4 et la collision entre l'air et
20 les électrons énergétiques contenus dans ces décharges forme des espèces métastables, des radicaux et des ions très réactifs, qui constituent des agents fortement réactifs promoteurs de réactions d'oxydation.

L'énergie injectée dans le réacteur plasma non-thermique est
25 réalisée grâce à une alimentation haute tension préférentiellement impulsionnelle connectée au système d'électrodes du réacteur à ionisation de l'air (les anodes sont reliées à la haute tension). L'énergie nécessaire à la formation d'ozone est obtenue en modulant les paramètres électriques de cette alimentation, à savoir la tension, l'intensité et/ou la fréquence de
30 répétition des impulsions (ou pulses) de courant.

Plus précisément, ces réactions d'oxydation se font par activation de l'oxygène atomique par les décharges électriques générées dans le

dispositif d'ionisation 2 et conduisent à la formation d'ozone, oxydant très puissant et très réactif. Cet ozone, introduit dans la ligne d'échappement 9 par les moyens d'injection 8 peut alors oxyder les hydrocarbures notamment ceux de type méthanique pour former préférentiellement du dioxyde de carbone mais également du monoxyde de carbone. Il peut d'ailleurs également oxyder le monoxyde d'azote se trouvant dans les gaz d'échappement pour former du dioxyde d'azote

Lorsque le capteur de température 5 détecte une température inférieure à un certain seuil, par exemple inférieure à la température de demi-conversion du méthane, le calculateur 7 commande la mise en fonctionnement de la pompe à air 4 et du dispositif d'ionisation d'air 2. La température de demi-conversion du méthane est la température à laquelle la moitié du méthane est oxydée. Cette température est comprise entre 300 °C et 400 °C en fonction de la formulation catalytique du convertisseur catalytique 3.

Ainsi de l'ozone est produit et injecté dans la ligne d'échappement 9 via les moyens d'injection 8.

Lorsque le capteur de température 5 détecte une température supérieure au seuil précité, le calculateur 7 commande l'arrêt de la pompe à air 4 et l'arrêt du fonctionnement du dispositif d'ionisation d'air 2 par arrêt de l'alimentation électrique haute tension du réacteur à ionisation de l'air. Ainsi les hydrocarbures imbrûlés issus du moteur 1 sont oxydés dans le convertisseur catalytique 3 qui a atteint sa température d'amorçage.

La figure 2 est une variante de la figure 1 dans laquelle un dispositif d'ionisation de gaz 10 a été ajouté dans la ligne d'échappement 9 en amont des moyens d'injection 8, de manière à oxyder partiellement les hydrocarbures de type méthanique et le monoxyde d'azote. L'oxydation totale des composés ainsi obtenus est effectuée par l'ozone introduit dans la ligne d'échappement 9 par les moyens d'injection 8. L'utilisation couplée du dispositif d'ionisation d'air 2 et du dispositif d'ionisation de gaz 10 permet de réduire la consommation d'énergie de chacun de ces dispositifs. Différents modes de réalisation peuvent être envisagés. Le

dispositif d'ionisation de gaz 10 peut être alimenté par la même alimentation électrique que le dispositif d'ionisation d'air 2 de manière à ce que les deux dispositifs fonctionnent dans les mêmes conditions. Il peut aussi être alimenté par une autre alimentation électrique de manière à ce
5 que les deux dispositifs fonctionnent indépendamment l'un de l'autre.

On remarquera que sur cette figure 2, les moyens d'injection 8 ont été représentés en aval du convertisseur catalytique 3 mais ils pourraient aussi bien se trouver en amont de celui-ci. De même, dans le mode de réalisation de la figure 1, les moyens d'injection 8 auraient pu être
10 représentés en aval du convertisseur catalytique 3.

L'invention présente donc l'avantage de traiter les hydrocarbures imbrûlés, notamment de type méthanique, même lorsque les gaz d'échappement sont froids.

Elle donne la possibilité de réduire la charge en métaux précieux du
15 catalyseur trois voies.

Bien sûr d'autres modes de réalisation peuvent être envisagés.

Ainsi, le dispositif d'ionisation d'air 2 peut être composé de plusieurs réacteur à plasma non thermique disposés en série dans la ligne 6 de manière à réduire sa consommation électrique.

20 L'invention peut aussi s'appliquer à un moteur bi-carburant essence/gaz naturel.

Elle peut s'appliquer à un moteur atmosphérique ou turbo-compressé.

REVENDECATIONS

1. Procédé de traitement des hydrocarbures imbrûlés notamment de
5 type méthanique, d'un moteur à allumage commandé fonctionnant au
gaz naturel notamment pour véhicule automobile, caractérisé en ce qu'il
consiste, en dessous d'un certain seuil de température des gaz
circulant dans la ligne d'échappement du moteur, à injecter dans la
ligne d'échappement un mélange gazeux contenant notamment de
10 l'ozone afin d'oxyder ces hydrocarbures imbrûlés et, au-dessus de ce
seuil, à traiter ceux-ci, au moyen d'un convertisseur catalytique.
2. Procédé selon la revendication 1, caractérisé en ce que ledit seuil
correspond à la température de demi-conversion du méthane.
- 15 3. Dispositif d'application du procédé selon l'une des revendications 1
ou 2, caractérisé en ce qu'il comporte au moins un convertisseur
catalytique (3) et un capteur de température (5) en amont de ce
convertisseur catalytique (3) dans la ligne d'échappement (9) du
20 moteur, une ligne d'admission d'air (6) parallèle à la ligne
d'échappement (9) du moteur et comportant une pompe à air (4) et un
dispositif d'ionisation d'air (2), des moyens d'injection (8) permettant
d'introduire dans la ligne d'échappement (9) le mélange gazeux issu du
dispositif d'ionisation d'air (2) ainsi que des moyens (7) de contrôle du
25 fonctionnement de la pompe à air (4), du dispositif d'ionisation (2) et
des moyens d'injection (8) en fonction de la température mesurée par le
capteur (5).
4. Dispositif selon la revendication 3 caractérisé en ce que les moyens
30 de contrôle (7) commandent la mise en fonctionnement de la pompe à
air (4), du dispositif d'ionisation d'air (2) et des moyens d'injection (8),
lorsque la température mesurée par le capteur (5) est en dessous d'un
certain seuil.

5. Dispositif selon l'une des revendications 3 ou 4, caractérisé en ce que les moyens de contrôle (7) commandent l'arrêt de la pompe à air (4), du dispositif d'ionisation d'air (2) et des moyens d'injection (8) lorsque la température mesurée par le capteur (5) est au-dessus dudit seuil.

6. Dispositif selon l'une quelconque des revendications 3 à 5, caractérisé en ce que ledit seuil de température correspond à la température de demi-conversion du méthane.

10

7. Dispositif selon l'une des revendications 3 à 6, caractérisé en ce que les moyens d'injection (8) communiquent avec la ligne d'échappement (9), en amont du convertisseur catalytique (3).

15

8. Dispositif selon l'une des revendications 3 à 6, caractérisé en ce que les moyens d'injection (8) communiquent avec la ligne d'échappement (9), en aval du convertisseur catalytique (3).

20

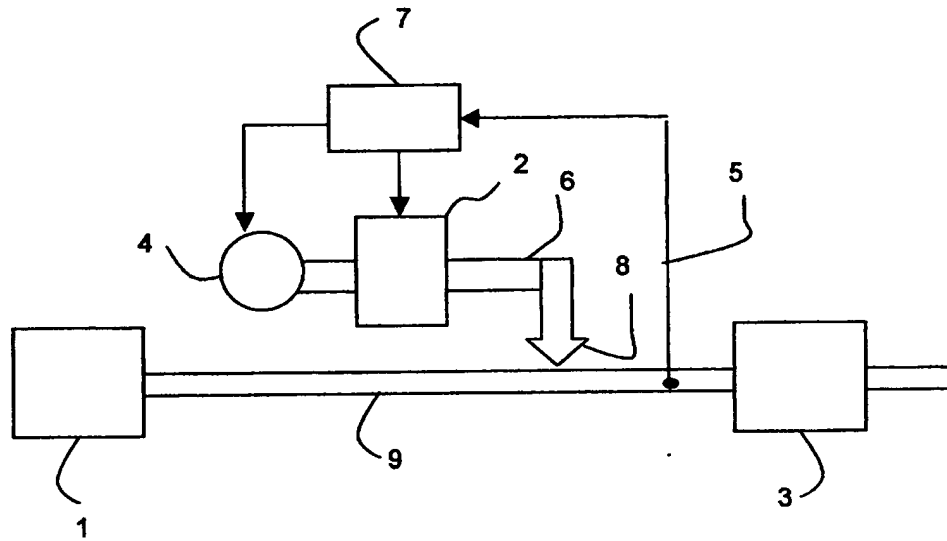
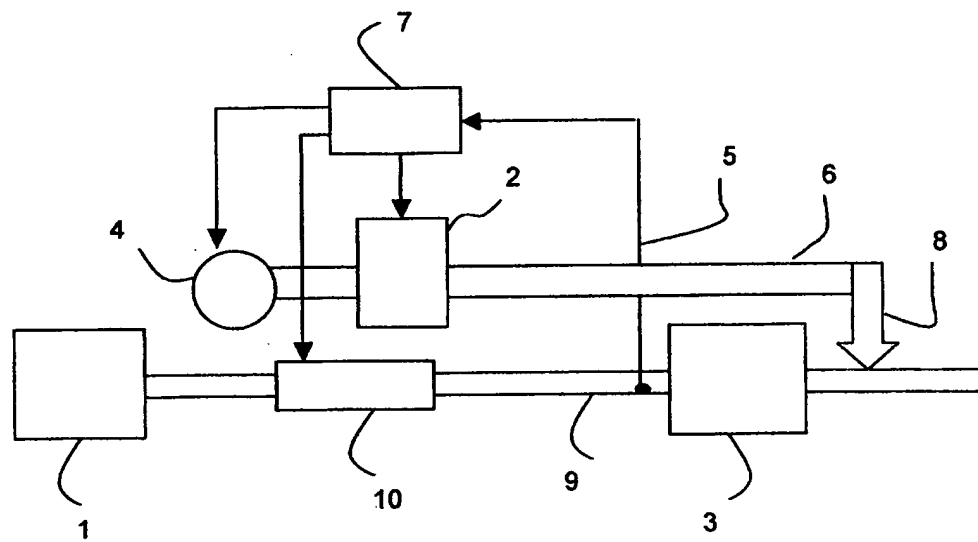
9. Dispositif selon l'une des revendications 3 à 8, caractérisé en ce que le dispositif d'ionisation d'air (2) est constitué de plusieurs réacteurs placés en série dans la ligne d'admission d'air (6).

25

10. Dispositif selon l'une quelconque des revendications 3 à 9, caractérisé en ce qu'il comporte en outre un dispositif d'ionisation de gaz placé dans la ligne d'échappement (9) et des moyens de contrôle du fonctionnement de celui-ci.

30

11. Dispositif selon la revendication 10, caractérisé en ce que lesdits moyens de contrôle sont indépendants des moyens (7) de contrôle du dispositif d'ionisation d'air (2).

**FIG.1****FIG.2**



RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE

établi sur la base des dernières revendications
déposées avant le commencement de la recherche

N° d'enregistrement
national

FA 642252
FR 0313480

DOCUMENTS CONSIDÉRÉS COMME PERTINENTS		Revendication(s) concernée(s)	Classement attribué à l'invention par l'INPI
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes		
X	EP 1 020 620 A (VOLKSWAGENWERK AG) 19 juillet 2000 (2000-07-19) * alinéas [0001], [0006], [0007], [0009], [0012] - [0029] * * figures 1-5 *	1-11	F01N3/08 F01N3/20 F02B43/10
X	US 6 253 544 B1 (CAREN ROBERT P ET AL) 3 juillet 2001 (2001-07-03) * colonne 3, ligne 59 - colonne 4, ligne 38 * * colonne 5, ligne 27 - ligne 43 *	1-7,9-11	
X	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 017, no. 074 (M-1366), 15 février 1993 (1993-02-15) & JP 04 276167 A (MASAYUKI YOKOTA), 1 octobre 1992 (1992-10-01) * abrégé *	1-7,9-11	
X	DE 197 50 178 A (AFFONSO KARIN ;AFFONSO ALVARO PROF DR (DE)) 20 mai 1999 (1999-05-20) * page 1, ligne 44 - ligne 60 * * page 2, ligne 1 - ligne 15 *	1-7,9-11	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (Int.CL.7) F01N
X	DE 91 09 004 U (HEINRICH SONNTAG) 28 novembre 1991 (1991-11-28) * page 5 * * revendications 1-4 * * figure 1 *	1-7,9-11	
A	EP 0 561 311 A (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG) 22 septembre 1993 (1993-09-22) * colonne 5, ligne 46 - colonne 6, ligne 23 * * figure 1 *	1-11	

-/--			
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
22 juin 2004		Ikas, G	
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS			
<p>X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire</p>			
<p>T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant</p>			

1
EPO FORM 1503 12.99 (P04C14)



RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE

établi sur la base des dernières revendications
déposées avant le commencement de la recherche

N° d'enregistrement
national

FA 642252
FR 0313480

DOCUMENTS CONSIDÉRÉS COMME PERTINENTS		Revendication(s) concernée(s)	Classement attribué à l'invention par l'INPI
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes		
A	US 5 972 299 A (PENG YU-YIN ET AL) 26 octobre 1999 (1999-10-26) * colonne 4, ligne 35 - ligne 57 * * figures 13,14 * -----	1-11	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (Int.CL.7)
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
22 juin 2004		Ikas, G	
<p>CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS</p> <p>X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire</p> <p>T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant</p>			

1
EPO FORM 1503 12.99 (P04C14)

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET FRANÇAIS NO. FR 0313480 FA 642252**

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche préliminaire visé ci-dessus.
Les dits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du 22-06-2004
Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets, ni de l'Administration française

Document brevet cité au rapport de recherche		Date de publication		Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
EP 1020620	A	19-07-2000	DE	19900967 A1	20-07-2000
			AT	261544 T	15-03-2004
			DE	59908807 D1	15-04-2004
			EP	1020620 A1	19-07-2000

US 6253544	B1	03-07-2001	US	6012283 A	11-01-2000
			US	5806305 A	15-09-1998
			US	5692481 A	02-12-1997
			US	2001003898 A1	21-06-2001
			AU	726650 B2	16-11-2000
			AU	1347997 A	14-07-1997
			BR	9612085 A	28-12-1999
			CA	2241110 A1	26-06-1997
			CN	1289005 A	28-03-2001
			CN	1209190 A	24-02-1999
			EP	0868605 A2	07-10-1998
			JP	2001508514 T	26-06-2001
			RU	2168053 C2	27-05-2001
			US	6048500 A	11-04-2000
			WO	9722794 A2	26-06-1997
			US	6264899 B1	24-07-2001
			US	5863413 A	26-01-1999
			US	2001028869 A1	11-10-2001

JP 04276167	A	01-10-1992	AUCUN		

DE 19750178	A	20-05-1999	DE	19750178 A1	20-05-1999
			DE	19849215 A1	27-04-2000

DE 9109004	U	28-11-1991	DE	9109004 U1	28-11-1991

EP 0561311	A	22-09-1993	DE	4208624 A1	23-09-1993
			DE	4240012 A1	01-06-1994
			DE	59303286 D1	29-08-1996
			EP	0561311 A1	22-09-1993

US 5972299	A	26-10-1999	AUCUN		

EPO FORM P0485